

Коновалов О.Л.

РОЛЬ КИЇВСЬКОГО ПОРАЙОННОГО КОМІТЕТУ У ФУНКЦІОНУВАННІ ЗАЛІЗНИЦЬ ПІВДНЯ УКРАЇНИ НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

Стаття присвячена особливостям розвитку Київського порайонного комітету на початку ХХ ст., що опікувався значною кількістю залізниць, серед яких автор виділяє Південний напрямок.

The article devoted to features of development of Kiev Regional Committee in the beginning of XX century in the complement of which entered far of railways. Much attention is given to Southern railway.

Одразу зауважимо, що проблема становлення і функціонування залізничних ліній південного напрямку є найменш дослідженою темою. Лише окремі аспекти її дістали відображення на сторінках праць таких авторів: А. Соловйової [3], Б. Лановика [4], В. Завгороднього [5], Г. Кірпи [1], І. Ковальченко [2], І. Юхновського [7] та ін.

До складу Київського порайонного комітету входило багато залізничних шляхів, але автор звертає увагу на Південний під'їзний шлях, що є складовою частиною його дисертаційного дослідження «Роль залізничного транспорту в розвитку господарської системи Херсонської і Таврійської губерній (кінець ХІХ – початок ХХ ст.)».

Київський порайонний комітет почав свою роботу 1 жовтня 1906 р. До цього району входили такі залізниці: Поліські, Привісленські, Варшаво-Віденські, Лодзинські. Але 1 липня 1907 р. у Варшаві було засновано Варшавський порайонний комітет, після цього відбувся новий розподіл залізниць. До Київського комітету увійшли дороги: Південно-Західна, Поліська, ділянка Ромни - Ново-Вілейськ Лібаво-Ромельської магістралі та під'їзні шляхи: Південний (570 верст), Новозибківський (122 версти) і Стародубський (32 версти). Загальна довжина склала 6737 верст [8].

Південно-Західні залізниці. Казенні (з 1895 р.) залізниці, побудовані в 1870-1902 рр. Проходили по території Київської, Подільської, Волинської, Бессарабської, Херсонської, Гродненської, Сувалкської губерніям Російської імперії. Зв'язували Правобережну Україну із Центральнопромисловим і Привісленським районами. Забезпечувала залізничне сполучення з Австро-Угорщиною, Румунією, Пруссією. Основні лінії: Бірзула-Знаменка (рух відкритий 1868 р.); Казатин-Київ (1870 р.); Жмеринка-Волочиськ (1871 р.); Одеса-Ковель (1865-1873 рр.); Здолбуново-Радзивілів (1874 р.); Фастів-Знаменка, Бобринська-Черкаси

(1876 р.); Роздільна-Унгени (1865 р.); Бендери-Рени (1877 р.); Рівне-Сарни (1885 р.); Вапнярка-Христиновка (1889 р.); Казатин-Умань (1890 р.); Христиновка-Шпола (1891 р.); Жмеринка-Окніца, Слобідка-Новоселиці (1893 р.); Камениця-Кременець (1896 р.); Київ-Ковель (1902 р.). Довжина (1913 р.) – 3906 верст (у т.ч. 1349 верст – двоколіїний шлях). У рухомому складі перебувало 1480 паровозів, 31809 товарних і 1650 пасажирських вагонів. Чистий дохід – у межах 2,5% від основного капіталу (484,9 млн. руб. в 1913 р.) [6].

Поліські залізниці. Казенні залізниці, побудовані в 1882-1907 рр. Проходили по території Віленської, Гродненської, Вітебської, Мінської, Волинської, Могилевської, Чернігівської, Орловської губерній. З'єднували Південний Захід Російської імперії із Прибалтійськими, Північно-Західними, Центрально-промисловим районами. Основні лінії: Жабинка-Пінськ (рух відкритий 1882 р.), Вільна-Лунінець-Пінськ (1884 р.); Лунінець-Рівне (1885 р.), Лунінець-Гомель, Белосток-Барановичі (1886 р.); Гомель-Брянськ, Брест-Жабинка-Брянськ (1887 р.), Мости-Гродно (1907 р.). Довжина (1913 р.) – 1904 версти (у т.ч. 1039 верст – двоколіїний шлях). Чистий дохід – у межах 4% від основного капіталу (65,9 млн. руб. в 1900 р.). У рухомому складі було 359 паровозів, 9127 товарних і 437 пасажирських вагонів [6].

Привіслинські залізниці. Залізниці, побудовані в 1862-1906 рр., викуплені державою 1897 р. Проходили по території Варшавської, Люблінської, Холмської, Волинської, Ломжинської, Радомської, Келецької, Петроковської, Гродненської губерній. Товариство Привіслинських залізниць засноване 1874 р. Будівництво Привіслинських залізниць велося військовим відомством і Міністерством транспорту Російської імперії. Основні лінії: Варшава-Брест (рух відкритий 1870 р.), Ковель-Брест (1873 р.), Брест-Граєво-Прусський кордон (1873 р.), Млава-Ковель (1877 р.); Скаржиско-Островець, Скаржиско-Колюшки (1885 р.), Івангород-Домброва (1886 р.), Брест-Холм (1887 р.), Лабети-Остроленка-Малкін (1893 р.), Луків-Люблін (1898 р.), Седлець-Багратионівська (1906 р.). Довжина (1913 р.) – 2286 верст (у т.ч. 1107 – двоколіїний шлях). На Привіслинській залізниці побудовано 1428 мостів, 42 шляхопроводи, 2 тунелі; відкрито 27 училищ і школи у Варшаві, Келецьке, Любліно, Бресті (6,4 тисяч учнів), курси для підготовки агентів руху, 3 лікарні. У рухомому складі було 897 паровозів, 18081 товарний і 950 пасажирських вагонів. Чистий дохід – у межах 3% від основного капіталу (138,8 млн. руб. В 1900 р.) [6].

Слід зазначити, що Південно-Західні дороги посідали перше місце і за довжиною, і за кількістю перевезених вантажів. Цей напрямок обслуговував значну територію хлібного району, і тому головним об'єктом

перевезення був хліб. Друге місце за обсягом перевезень займали лісові матеріали, потім ішли цукрові вантажі, буряк, дрова, камінь, овочі та інші грузи. Транзитом перевозилася руда, кам'яне вугілля та сіль [8].

На Поліських дорогах переважало перевезення лісових вантажів, транспортувалася велика кількість заліза, сталі, жерсті, пеньки й цукрові вантажі. Ділянка Ромни - Ново-Вілейськ більшою мірою була транзитною. Південні під'їзні колії за родом перевезень близько підходили до Південно-Західних доріг, а Новозибківський шлях і Стародубський – до Поліського шляху [8].

Аналізуючи умови та хронологію перевезень вантажів упродовж 1907 р., можна виділити два періоди. Перший припадає на місяці: січень, лютий і березень, другий – на інші місяці. Перевезення вантажів у першому періоді 1907 р. здійснювалося в дуже несприятливих умовах, які були продовженням попереднього року. Посилене перевезення продовольчих вантажів 1906 р. викликало масові заборони і обмеження навантаження. Внаслідок цього на 1907 р. перейшли більші залишки недовантажених товарів, завезених 1906 р. Водночас спостерігалися значні затримки навантажених вагонів у дорозі, що впливало на збільшення покладів товару. Але із квітня робота шляхів увійшла в нормальне русло, і перевезення відбувалося без ускладнень [8].

Хлібне перевезення 1907 року, на противагу попередньому, тяжіло більше до Заходу та на Привіслинські лінії. У другій половині серпня на транзитних станціях Ковель, Брест, Граєво виникли проблеми з навантаженням товарів, які направлялися в південно-західному напрямку. Така ситуація спричинювалася незадовільною подачею закордонних вагонів на станції Граєво, через що адміністрація Привіслинських шляхів установила обмежувальні норми розвантаження та навантаження, що викликало щоденні залишки недовантажених транспортних засобів. Обсяги залишків сягали 2000 вагонів, але вже у вересні-листопаді все здійснювалося більш успішно [8].

Слід відзначити ще два пункти, куди розвантаження досить тривалий час було заборонено, а потім обмежено – Миколаїв і Миколаївський елеватор. Обмеження й заборони почалися із другої половини серпня і тривали до кінця 1907 року. Найбільший добовий залишок товарів для Миколаєва становив понад 1200 вагонів з найбільшою черговою затримкою 21 день, а для Миколаївського елеватора – понад 500 вагонів з найбільшою черговою затримкою 66 днів. Загальний найбільший залишок нерозвантажених товарів на дорогах Київського району склав 32288 вагонів. Найбільша чергова затримка – 210 днів [8].

Починаючи з 8 серпня 1909 р., з метою поліпшення роботи залізниці та попередження зловживань, Миколаївський біржовий комітет

започаткував клопотання до Київського порайонного комітету про обов'язкове позначення в дублікатах накладних число мішків і пудів прописом, а не цифрами. У такий спосіб зазначалася значно більша кількість товару, ніж відправлялося насправді. Хоча такі зловживання виявлялися б на станціях призначення під час звірення дубліката з накладною, проте наслідки зловживань не могли б бути застережені, бо за існуючими на той час у торговельному світі звичаями вартість товару сплачувалася тримачу дубліката відповідно до вказівок, зроблених залізницею. За відомостями Комітету спроби таких дій мали місце на станціях Миколаївського району, але вони були завчасно попереджені [8].

Представник Єлисаветградського біржового комітету М.Б. Гессен 1911 р. на засіданні Київського порайонного комітету вказав, що негативне розв'язання цього питання викличе припинення видачі позичок банками під дублікати на повагонні відправлення хлібних вантажів у мішках. Тому що було зафіксовано вже два випадки, коли шляхом приписок цифр у дублікатах зловмисникам удалося одержати позичку в банку близько 60000 рублів. Насправді ж кількість вантажу за накладними була незначною [8].

5 травня 1911 р. відбулася нарада представників служб комерційного руху, зборів і юридичного відділу Південно-Західних залізниць щодо зазначеного питання, було ухвалено рішення про неможливість змінити форму накладної, оскільки це призвело б до збільшення наявного штату службовців. Мотивувалося це тим, що така форма накладної та дубліката спричиниться до відчутного збільшення роботи для агентів дороги, які укладають ці документи. Зауважимо, що подібні постанови з цієї проблеми приймалися 26 вересня 1909 р., 20 жовтня 1909 р. і 28 жовтня 1910 р. [8].

17 серпня 1909 р. з 13:00 до 17:00 під головуванням А.В. Лукашевича (голова комітету) за присутності керівника Південних під'їзних колій С.В. Хом'якова та інших у Києві проходило засідання Київського комітету [11], де з'ясовувалося питання про збільшення обсягу вантажоперевезень в осінню кампанію 1909 р. Очікувався значний підйом порівняно з 1908 р., для чого було вжито такі заходи: паровозний парк посилений трьома новими паровозами; підйомна сила вагонів збільшувалася з 500 до 600 пудів; побудовано за 1908 і 1909 рр. 769 кв. сажнів критих складових приміщень, що разом з наявними становило 3314 кв. сажнів; уводилася премія за успішний оборот вагонів на вересень, жовтень і листопад.

Голова правління Першого товариства під'їзних колій А.Ф. Пекарський заявив, що через відсутність статистики перевезень вантажів Південними під'їзними коліями з'ясувати точно відсоток приросту не можливо. В цьому напрямку інтенсивне перевезення здійснюється в осінній період, коли перевозиться хліб і буряк. В інший час

під'їзні колії мають у своєму розпорядженні цілком достатню кількість рухомого складу. Найбільш інтенсивні перевезення було у 1900, 1903, 1906 рр., а також кампанія 1909 р., коли видався гарний урожай збіжжя [11].

Щодо ремонту рухомого складу, то він посилено здійснювався влітку в період зменшення перевезень вантажів, а до початку й у період посилених перевезень у ремонті перебував незначний парк рухомого складу.

Слід відзначити, що на утворення і збільшення кількості товарів на складах впливали обмеження навантаження внаслідок утруднень, що виникали поза Південними під'їзними коліями. Звичайно, якщо збіжжя йшло на Одесу, то ускладнень майже не було, якщо ж на Захід у Привіслинський край – то траплялися затримки через тривалі обмеження навантаження.

Південні під'їзні шляхи мали такі складові приміщення й пристосування: криті вантажні приміщення – 3314 кв. сажнів, з них 314 – для вантажів, що прибували, а для тих, що відправлялися, - 3000 кв. сажнів; відкриті бруковані платформи на фундаментах – 2418 кв. сажнів; відкриті площі II категорії, настилами – 1000 кв. сажнів; тимчасових навісів – 325 кв. сажнів; приватні склади, що перебували у смузі відчуження, – 1608 кв. сажнів [11].

Крім того, були приватні приписні склади за смугою відчуження, де також під час значного збільшення обсягу перевезень зберігалася велика кількість вантажів, а також у володінні залізниці для покриття вантажів на відкритих платформах і настилах було 260 брезентів [11].

Стосовно ускладнень у перевантаженні товарів з Південних під'їзних шляхів на Південно-Західні залізниці й назад зауважимо, що побоювання серед чотирьох перевантажувальних пунктів викликали станції Підгородна й Бердичів. На першій станції утруднення виникали через те, що Південно-Західні дороги не призначали спеціального маневреного паровоза для подачі та прибирання вагонів. На другій станції проблеми спричинювалися недостатньою довжиною шляху перевантажувальної частини станції з боку Південно-Західних залізниць [10].

Питання про належний і доцільний розвиток станцій було питанням першочергової ваги, адже недостатня (у кількісному і якісному відношеннях) пристосованість станційних колій до розмірів руху значно скорочувала пропускну здатність ділянок і доріг, погіршуючи оборот вагонів і призводячи до зайвих витрат по експлуатації. При цьому для виправлення ситуації відпускалися зовсім незначні кредити, що не могли істотно виправити ситуацію. Так, наприклад, Уманська, Новоселицька, Елисаветградська і Бессарабська дороги та інші дороги 1908 року не мали

вузлової або розподільної станції, пристосованої для сортування вагонів. З метою розвитку станцій південного напрямку 1908 р. планувалися різні заходи. Станція Бендери: її розвиток за затвердженим проектом був завершений, залишалося тільки з'єднати станцію Бендери II зі станцією Бендери I особливим шляхом і скасувати станцію Бендери I.

Станція Одеса-Застава: за десятиліття 1897-1907 рр. вагонообіг зріс на 50%, а шляхів додалося всього на 20%. На той час станція не задовольняла основним технічним вимогам внаслідок недостатньої довжини станційних колій і невідповідності самого типу станції умовам роботи, тому її необхідно було перебудувати [9].

Станція Одеса-Порт: за те ж саме десятиліття вагонообіг зріс на 16%, вантажообіг на 19%, а відстань шляхів – лише на 11%. За 1897-1907 рр. річний вагонообіг зріс з 213000 вагонів (у 1897 р.) до 327000 вагонів (у 1907 р.), тобто на 53,5%; річний вантажообіг за той же період збільшився з 65669000 пудів (1897 р.) до 96407000 пудів (1907 р.), тобто на 47%. Із закінченням робіт з будівництва головних обхідних пасажирських шляхів станція розпоряджалася тільки 12 шляхами для прийому, сортування та інших маневрів. Варто зауважити, що на станцію Одеса-Товарна надходили вагони із загальним вантажем з усіх одеських міських станцій для складання зворотних збірних поїздів; на ній перебувало багато спеціальних складів (матеріалів, палива, незадіяних вантажів). Тому необхідно було перебудувати цю станцію. Водночас хлібний експорт тут зазнавав значних труднощів. У результаті Головне управління торговельного мореплавання і портів затвердило проект окремої хлібної гавані та дозволило будівництво. Також необхідно було переоблаштувати старі та побудувати 4 нові конвеєри для зсипання зерна з естакади та нижніх шляхів у сучасні пароплави з високими бортами [9].

Отже, Київський порайонний комітет опікувався значною кількістю залізниць України. До його складу входили також Південні під'їзні колії, які й становлять науковий інтерес автора. Слід зауважити, що найменшу кількість товарів залізниця комітету перевозили влітку, а найбільшу – в осінній період (жовтень, листопад). Серед визначених проблем одними з головних були: затримки потягів під час осінніх кампаній, недостатня довжина колій на розподільних станціях, а також їхнє незадовільне технічне оснащення, що потребувало перебудовування та переоснащення зазначених станцій.

1. Кірпа Г.М., Пшинько О.М., Агієнко І.В. Залізничі України: Історичний нарис. – Дніпропетровськ: Арт-Пресс, 2001. – 328 с.

2. Ковальченко И.Д., Моисеенко Т.Л., Селунская Н.Б. Социально-экономический строй крестьянского хозяйства европейской России в эпоху

капитализма: (источники и методы исследования). - М.: МГУ, 1988. – 224 с.

3. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. – М.: Наука, 1975. – 315 с.

4. Україна і світ. Історія господарства від первісної доби і перших цивілізацій до становлення індустріального суспільства: Навчальний посібник для вузів/ Б.Д. Лановик, З.М. Матисякевич, Р.М. Матейко, О.Д. Зубалій, В.І. Гринчуцький, Я.С. Глогусь, В.Л. Андруїченко, Л.А. Родіонова, О.В. Богоніс. За загальною редакцією заслуженого працівника народної освіти України професора Б. Д. Лановика. – 10 Генеза, 1994. – 368 с.

5. Херсону 200 лет. 1778-1978. Сборник документов и материалов. Ред. коллегия: В.П. Завгородный (отв. ред.) и др. - К.: Наукова думка, – 1978. – 405 с.

6. Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра. 1870-1995 гг. / Под ред. Б.С. Олейника. – К. – 1995. - С. 3-57.

7. Юхновський І.Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда, Т.І. Попова; За ред. І.Р. Юхновського. – К.: ФАДА, ЛТД, 2006. – 288 с.

8. Центральний державний історичний архів (далі ЦДІА). - Ф. 882, Оп. 1, Спр. 1. Обзор грузовых перевозок на железных дорогах, находящихся в ведении Киевского порайонного Комитета по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам за 1907 г. 11 л.

9. ЦДІА. - Ф. 882, Оп. 2, Спр. 2. Пояснительная записка к вопросу о выяснении потребности усиления пропускной способности Юго-Западных железных дорог на пятилетие 1908-1912 гг. 57 л.

10. ЦДІА. - Ф. 882, Оп. 2, Спр. 15А. Киевский порайонный комитет. Журнал заседания особого совещания комитета по вопросу перевозок грузов по Южным подъездным путям. 21 л.

11. ЦДІА. - Ф. 882, Оп. 2, Спр. 16. Дело об обозначении в дубликатах накладных на грузы в Николаев числа, места и веса прописью. 58 л.